



TITLE:

# イギリス定期船業の発達と海運政策(一) - 定期船業の発達過程(二) -

AUTHOR(S):

山田, 浩之

---

CITATION:

山田, 浩之. イギリス定期船業の発達と海運政策(一) - 定期船業の発達過程(二) -. 経済論叢 1961, 87(1): 97-111

ISSUE DATE:

1961-01

URL:

<https://doi.org/10.14989/132800>

RIGHT:

# 經濟論叢

第十八卷 第一號

---

農民層分解の分析方法……………堀 江 英 一	1
ブルック・ファーム……………穂 積 文 雄	27
シャフツベリの道德哲学(一)……………平 井 俊 彦	52
自由民権運動と府県会(1)……………内 藤 正 中	74
イギリス定期船業の発達と 海運政策(一)……………山 田 浩 之	97
社会主義経済学の方法に かんする一考察……………上 島 武	112

---

昭和三十六年一月

京都大學經濟學會

# イギリス定期船業の發達と海運政策(一)

## ——定期船業の發達過程(二)——

山 田 浩 之

### 一 問題のありか

イギリスにおいて、自由貿易運動が最高頂に達し、重商主義体制がまさに崩壊せんとしていた一八三〇年代末に、海外への郵便運送制度に一つの改革がおこなわれた。国営郵便船を廃止し、民間蒸汽船会社に補助金をあたえて郵便運送業務にあたらせるといふ制度の採用がそれである。この改革もまた、重商主義体制からの離脱をすすめる一つの動きであつたが、東インド会社の貿易独占が全面的に廃止されて(一八三三年)、穀物法の廃止と航海条令の撤廃が日程に上つていた当時のイギリスにおいては、それはきわめてささやかな事件であつたにちがいない<sup>1)</sup>。というのは、新しい交通手段としての蒸汽船の發達に人びとは驚異の眼をむけていたであらうが、帆船もまた新たな技術的發展を開始して、その最盛期——いわゆる「クリッパー船時代」——をむかえようとしていた時代において<sup>2)</sup>、イギリスの海運業者の大部分は、河川・近海航路はともかく、大洋航海については帆船の優秀性になんの疑念もさしはさまず、したがつて、かれらの主たる関心事は航海条令の運命だつたからである。

しかし、蒸汽船の将来性を信じ、蒸汽船の運航にみずからの運命を賭けようとしていた少数の企業者たちにとっては、この郵便運送制度の改革は重大な意義をもった。なぜなら、政府との郵便運送契約にともなう郵便補助金は、遠洋航路に進出しようとする蒸汽船船主にとっては死活を制するものだったからである。そして、すでに前稿<sup>3)</sup>であきらかにしたように、この郵便補助金は、定期船業の成立を可能ならしめた直接的・具体的契機として、イギリス定期船業の発展に大きな影響をおよぼしたばかりでなく、世界的な定期船業の一般的成立という視点からも決定的な役割を果たしていたのである。したがって前稿で、郵便運送にあたる民間蒸汽船会社に補助金を支給するというこの政策——以下、簡単化して「郵便補助金政策」とのべよう——がどのような経緯で採用されることになったかをみたわれわれとしては、さらにすすんで、その政策がそのご定期船業の発達にどのような影響をおよぼしたかという視角から、郵便補助金政策の内容を分析し、その意義を明らかにする必要性にせまられるのである。

ところで、この郵便補助金政策は、それが採用された当初においては、航海条令という直接的保護政策のかげにかくれて海運政策としてはほとんど注目されなかった。事実、後にふれるように、はたして海運政策としてこの郵便補助金政策が採用されたかどうかも疑問である。ところが、一八四九年航海条令が廃止され、帝国優先・国旗差別という直接的保護のシステムが崩壊すると、この政策は産業資本主義段階の近代的海運政策として大きく浮び上ることになるのである。そして、重商主義体制からの離脱をすすめる一つの歩みとしてとりあげられたこの政策は、自由貿易の時代に入って、国家と海運資本とを新たな形で結びつける間接的保護のシステムとしての海運補助金政策の出発点となった<sup>4)</sup>。かくて、重商主義から自由貿易への発展は、すくなくとも海運業においては、かならずしも国家の「自己消滅」<sup>5)</sup> self-effacement を実現するものではなく、新たな形で国家と私的資本の結びつきを生みだ

すものにはかならなかった、といつてよいであらう。このことは、一つには「社会的生産過程の一般的諸条件」を提供する交通業の特殊性から由来するものであらうが、もう一つには、後にふれるように、植民地帝國として発展したイギリス資本主義の発展の仕方ともかかわっているのである。かくて、一八三〇年代末にイギリスで採用されることになった郵便補助金政策は、定期船業の発達過程を理解しようとする場合のキー・ポイントであるばかりでなく、航海条令廃止後の産業資本主義段階における近代的海運政策がどのような形で出発したかを把握する場合の中心問題ともなつてくる。この点からも、われわれは郵便補助金政策の具体的な内容の分析を要請されている。

ところが、実は、この郵便補助金の性格の理解をめぐつて、二つの異つた見解が対立している。すなわち、一方では、問題の郵便補助金は郵便運送のコストを支弁するにすぎないものであつて、したがつて決して補助金 *subsidy* とよぶに値しない、といった主張がしばしば行われている。これに対して、他方では、この補助金は明らかに国家が蒸汽船業保護という観点から支出した、まぎれもなき補助金であり、時には「かくされた贈与」としての意味さえもつたとする見解がある。あきらかに、いずれの見解をとるかによつて、郵便補助金政策の評価はまったく異つたものとなつてくるであらう。また、国家と海運業との結びつきも違つた姿をみせることになる。すなわち、前者の見解をとれば、この政策の——したがつて、国家の——定期船業の発達におよぼした役割はきわめて低く評価されることになり、海運企業の自主的発展が強調されることになる。そして、後者の見解をとれば、この政策は、よかれあしかれ、定期船業の発達に決定的な影響をおよぼしたことになるであらう。

ともあれ、われわれは、以上のような見解の対立が存在することを認識した上で、郵便補助金政策の内容と効果とを分析しなければならない。したがつて、以下われわれは、以上のような問題視角から、郵便補助金政策の内容



海運業の発展に大きく寄与したとする見解があり、他方では、悪い影響をあたえたともみる見解があるからである。後者の見解をとるのが、先にあげたミーカーであつて、彼は、「補助金は蒸汽船航海の自然な発展を助長したというよりはむしろ妨げた」とさえ考えている (Meeker, *op. cit.*, p. 20)。これに対して前者の立場に立つのが、ソーントンである。彼は、郵便補助金政策は海軍政策と結びつくことによつて成功することができ、郵便蒸汽船 the Steam Packetsこそが蒸汽船発達の道を切り開いたのだと考えている (R. H. Thornton, *op. cit.* Chap. II)。筆者の考え方は、行論のうちに明らかとなるであらう。

## 二 郵便補助金の保護的性格

一八三七年八月、当時郵便運送の管理権をにぎつていたイギリス海軍省 the Board of Admiralty と「ペンシラ汽船会社」 Peninsular Steam Navigation Co. との間にむすばれた郵便運送契約を最初として、一八三九年七月にはサムエル・キャナードと、一八四〇年三月には「ロイヤル・メール郵便汽船会社」 Royal Mail Steam Packet Co. との間につきつきと郵便運送契約がむすばれて、イギリス郵便補助金政策が発足したことは前稿で明らかにしたところであるが、以後も新規の郵便運送契約の締結や契約の更改はイギリス海軍省の管理の下に行われていった。ところが、一八六〇年にいたつて、郵便運送の管理権が海軍省から郵政局長官 Postmaster General にうつり、それとともに、のちにふれるように、以後の郵便運送契約は若干その性格を変えることになった。そして、イギリス定期船業の発達に重要な役割を演じたのは、その成立期の補助金であり、一八六〇年までにむすばれた郵便運送契約であつた。したがつて、一八六〇年以前の郵便運送契約の内容が、ここでの主たる対象となる。

すでにふれたように、郵便運送契約は、政府が民間蒸汽船会社に郵便運送を委託し、その代償として民間蒸汽船

会社が一定の金額を受けとることを定めるものである。したがって、契約にもられる基本的な事項は、特定の航路において蒸汽船会社が郵便運送に従事するさいの運送サービスの内容と、それに対する代償として政府が支払う金額だといつてよい。ここで、運送サービスの内容を決定するのは、いうまでもなく、特定航路における運航回数と運航日数(＝速力)であるから、要求される運航回数と速力にたいしてどれだけの補助金が支給されるべきかが、契約両当事者の中心問題であつたし、またこの補助金の性格を決定するものとなつた。

そこで、運送サービスに対する補助金の関係を明らかにするために、当時アメリカ定期帆船との競争という課題を背負つて、初期の郵便運送契約においても重要な意味をもつた北大西洋航路で、蒸汽船にたいする郵便補助金がどういふ意義をもつていたかをみよう。第一表は、「キューナード・ライン」Cunard Line が同航路に最初に就航させた4隻の蒸汽船のうちの一隻「ブリタニア」(Britannia, 一五四トン・一八四〇年建造)の「一往復航海を、同じ大きさの帆船のそれと比較したばあいの得失をしめす表である」<sup>3)</sup>。この表からあきらかなように、蒸汽船が航海の規則性と高速力——帆船にたいする運送サービスの優索性——によつてうる高運賃〔(1)+(2)+(3)〕は、燃料炭の積載と蒸汽機関やボイラーが貨物積載能力を奪うために生じた四五〇〇ポンドにも上る運賃損失〔(4)〕によつてまったく相殺されて、けつきよく運賃収入において蒸汽船は帆船にたいして一三三〇ポンドのマイナスの差額をもつことになる。しかも、燃料石炭費に加えて、帆船には不要の貨銀支出や修理費が運航費差額〔(5)+(6)+(7)〕を形成することになる。さらに、蒸汽船は帆船に対してはるかに建造費が高いために、蒸汽船が帆船の約二倍の航海を行うことを考慮しても<sup>5)</sup>、建造費差額〔(8)〕が生じるのであつて、その結果、蒸汽船は帆船に比べて一往復航海毎に、約二五〇〇ポンドの損失を生じていることになる。もちろん、この額は蒸汽船運航から生ずる純損失ではなく、帆船運



第1表 蒸汽船運輸の（帆船運輸と比較した）得失

	貸方(ポンド)	借方(ポンド)
(1) 貨物 225 トン, 運賃差 (帆船との) トン当り £ 2.	900	
(2) 1 等旅客 70 人, 運賃差 1 人当り £ 13. (往復)	1820	
(3) 移民 300 人, 運賃差 1 人当り £ 1.10s. (片道)	450	
(4) 蒸汽機関・石炭あわせて 750 トン積載のため に生じた運賃損失トン当り £ 3. (往復)		4500
(5) 石炭消費量 900 トン, トン当り 15s.		675
(6) 賃銀 (機関室・汽罐室)		100
(7) 修繕費 (機関室・汽罐室)		125
(8) 帆船に比しより多く投下された資本費用の 償却		275
(9) 帆船に比べた場合の蒸汽船運輸の損失額	2505	
	5675	5675
(a) 運賃収入差額 [= (4) - [(1)+(2)+(3)]]		1330
(b) 運航費差額 [= (5)+(6)+(7)]		900
(c) 建造費差額 [= (8)]		275
(d) 「運航差額」 [= (a)+(b)+(c)]		2505

航に比較したばあいのマイナスの額であるが、ともかく、この数字によって蒸汽船が帆船にたいして大きなハンディキャップを負っていることが明らかであるところ、このハンディキャップを埋める役割を果たしたのが郵便補助金にほかならない。というのは、当時のキューブ・ラインは蒸汽船運輸にたいして一航海あたり約二三〇〇ポンドの郵便補助金を受けとっていたからである。この二三〇〇ポンドは、ほぼ先の損失額に近く、それをうずめて蒸汽船運輸を収支相償わせるものであった。したがって、いま運賃収入差額、運航費差額、建造費差額の合計を一括して「運航差額」とよぶならば、郵便補助金は、このばあい客観的には「運航差額補助」としての意義をもつ

たということができよう。そして、この「運航差額補助」のゆえに、キューナード・ラインの蒸汽船はアメリカ帆船に競争をいどむことができ、その規則性と高速力(八・五ノット)をもつて、じょじょにそれらを圧倒してゆくことができるのである。

その間、キューナード・ラインに対する郵便補助金の支給はほぼこの水準でつづけられた。すなわち第二表<sup>8)</sup>にみるごとく、船隊の増強に応じて補助金の額は増額されている。とくに、アメリカにも蒸汽船会社コリンズ・ライン Collins Line が設立されて、キューナード・ラインに競争がいどまれることになった一八四八年の契約では、対抗上四隻の蒸汽船を追加し航海数を週一回に増加することにたいして、一挙に多額の増額が認められ、一航海あたりの補助金は三九二五ポンドと増えている。そして、競争が激化した一八五一年には、さらに補助金の増額が認められている。かくして、アメリカ帆船にたいする運航差額補助としての性格をもった郵便補助金は、アメリカ蒸汽船の登場にあつて、イギリス蒸汽船の競争力の強化という使命をも負うことになり、その保護的色彩を強めたのである。

このような保護の性格は、ロイヤル・メイルのばあいにも、いくらか事情を異にするが、そのまゝあてはまるといつてよい。ロイヤル・メイルがのりだしたイギリスと西インド諸島間の航路は、北大西洋航路におけるようなアメリカ帆船との競争はなかつた。したがつて、従来の国营郵便帆船に代つて、本国と西インド諸島のイギリス植民地との交通を改善することが、ロイヤル・メイルの主たる目的であつた。前稿でのべたように、一八四〇年の郵便運送契約にもとづいて一四隻の蒸汽船船隊を建造したロイヤル・メイルは、西インド諸島(バルバドス、ハイチ、ジャマイカ、キューバなど)へ月二回の配船にたいして、年に二四〇、〇〇〇ポンドの補助金をうることになったのであるが、この契約で定められた総航海距離は六八四、八一六マイルで、その補助金は一マイルあたり七シリング

第2表 キュナード・ラインへの郵便補助金

年	補助金総額 (ポンド)	契約内容その他
1840	60,000	{ リヴァプール/ハリファックス/ボストン航路に 4 隻の蒸汽船でもって、月 2 回の配船。
1841	80,000	1 隻増加。
1846	90,000	2 隻増加。
1849	145,000	{ リヴァプール/ニューヨーク直航に変更、 4 隻 増加、週 1 回の配船。 補助金 1 航海当り £3925.1 マイル当り 10s. 6½d.
1851	173,340	補助金 1 マイル当り 11s. 4½d.
1858	176,340	航路延長に対して £3,000 の追加。
1868	73,000	キュナード・ラインの独占廃止。
1869	70,000	1876 年まで継続。

第3表 ロイヤル・メイルへの郵便補助金

年	補助金総額 (ポンド)	契約内容その他
1841	240,000	{ 14 隻の船隊で発足、要求速力 8 ノット、 総航海距離 684,816 マイル、1 マイル当りの補助 金額 7s.
1842	240,000	総航海距離 392,973 マイル、1 マイル当り 12s. 2d.
1852	270,000	{ ブラジルへ航路延長、5 隻増加、 要求速力 9 ノット、 総航海距離 547,296 マイル、1 マイル当り 9s. 10d.
1864	172,914	要求速力 10 ½ ノット。
1868	172,914	{ 外輪からスクリューへ転換のため、契約期限を 74 年まで延長、その代り、利潤が 8% をこえる 場合はその半額を政府へ納付。
1874	84,750	契約方式、公募入札制に改められる。
1878	80,000	
1890	85,000	隔週配船へ配船数増加。
1895	80,000	
1911	62,9000	1917 年まで継続。

に達した。この額はその運送サービスに対して決して少ないものではなかった。しかし、同社は第一年目に七九、七九〇ポンドの赤字を出したために、海軍省は補助金総額は同額で、総航海距離を三九二、九七三マイルに引き下げるといふ措置をとり、けっきょく補助金は一マイルあたりにして二シリング二ペンスに上ることになった。リンゼイによれば、航海距離の減少によって、会社の支出は年三六〇、〇〇〇ポンドから二三五、〇〇〇ポンドに引き下げられたとのことである。<sup>9)</sup>この数字が正しいとすれば、補助金によって年間の支出をまかなった上に、さらに利潤をも計上できるわけであって、その金額はきわめて大きかったということができよう。ともあれ、この措置によって、翌四三年から会社は利潤を計上することさえ可能となり、経営を維持することができたのである。<sup>10)</sup>ここの郵便補助金は、会社の赤字を補填して収支を相償わせた上に、利潤を生み出すという絶大な効果を發揮したのである。このことは初期の郵便補助金の本質がいかなるものであったかをはつきりと示すものであろう。以後、ロイヤル・メールは、第三表にみるごとく、一八六四年にかなりの減額をみたものの、一八七四年に契約が入札制にきりかえられるまで、一貫して相当多額の郵便補助金をうけとっているものであって、政府のロイヤル・メールにたいする保護・育成ぶりにほまことに手厚いものがあつたといわねばならない。

それでは次に、「ペニー・オー」Peninsular & Oriental Steam Navigation Co. にたいする補助金のばあいはどうであつたろうか。一八三七年ペンシユラ会社が破産の危機に直面した際、二九、六〇〇ポンドの郵便補助金によって救われたという事実は、<sup>12)</sup>この補助金が、ロイヤル・メールのばあいと同じく、同社の赤字を補填し、収支を相償わせるといふ役割を果たしたことを示している。この点、郵便補助金はキューナードやロイヤル・メールのばあいと同じ性格をもったといえよう。しかし、その後のピー・オーにたいする保護は、両社のばあいほど手厚いものでは

第4表 ピー・オーへの郵便補助金

年	補助金額 (ポンド)	1 マイル 当りの補 助金	航 路	備 考
1837	29,600		フアルマス 英国/ジブラルタル	毎週配船
1840	34,200		英国/アレキサンドリア	月1回配船
1842	115,000	20s.	スエズ/カルカタ	
1845	45,000	12s.	セイロン/ホンコン	
1848	24,000		サウサンプトン 英国/アレキサンドリア	
1853	199,600	6s. 6d.	{ 英国/インド/中国 マルセイユ/マルタ シンガポール/オーストラリア	月2回配船 " 隔月1回配船
1854	24,700	6s. 2d.	スエズ/ボンベイ	
1859	180,000		オーストラリア航路(モーリシャス経由)	
1861	134,672		オーストラリア航路(セイロン経由)	アデン/モー リシャス航路 廃止
1866	130,000		"	
1868	400,000	6s. 1d.	{ 英国/アレキサンドリア マルセイユ/アレキサンドリア スエズ/ボンベイ スエズ/カルカタ ボンベイ/ホンコン/上海 上海/ホンコン/横浜	毎週配船 " 隔週配船 " 隔週配船 " 隔週配船
1870	450,000	5s. 2d.		総航海距離を 1,313,000哩か ら1,745,000哩 に拡大
1874	430,000			スエズ運河利 用のため減額
1880	{ 370,000 85,000		ブリンディシ/印度/中国/日本 セイロン/オーストラリア	「オリエント 汽船会社」と 共同配船
1888	265,000		東洋航路	
1898	330,000	{ 4s. 6d. 5s. 5d.	印度・中国航路 オーストラリア航路	

なかった、といえるようである。というのは、ビー・オーのばあい、その郵便補助金は、ペニンシュラ会社として契約した最初の契約から一貫して公募入札制が採用され、常に他社との競争にさらされていたからである。にもかかわらず、郵便補助金は、ビー・オーのその後の発展にとって、なくてはならない跳躍板であった。このことは、第四表<sup>13)</sup>から明らかとなるであろう。すなわち、ビー・オーの主要航路の開設は、常に補助金の獲得を前提として行われたのであった。その点をもうすこしくわしくのべるならば、こうである。

ビー・オーがスエズ以東の東洋各地へ航路を拡張するばあいにもっとも重要な問題となつたのは、石炭補給の問題であつた。船用機関の未発達のために多量の石炭をくつたビー・オーの初期の蒸汽船は、東洋各地への遠距離航海にあたつて、船内に龐大なバンカー・コールの積載を必要とし、そのために載貨収益能力を大いに殺がれた。この点については、第一表にみるごとき初期のキューナードとはほ同じ事情にあつた。<sup>14)</sup>たとえば、インド航路開設のために同社が購入した「ブリカーサー」(Pecursar, 一八一七総トン・一八四一年建造)は、石炭積載のために五五〇トン<sup>15)</sup>をくわれ、ために貨物は二〇〇トンしか積むことができなかった。したがつて、ビー・オーは、バンカー・コールの塔載量を減らすために、東洋各地に貯炭所 coaling station の建設につとめることになるが、それはまたそれで燃料費を増大させることになつた。なぜなら、多数の帆船によつてイギリスから希望峰經由で貯炭所へ石炭を運送する必要を生じ、そのために相当の費用を要したからである。<sup>16)</sup>こういった事情が、東洋航路への進出にあつて、一マイルあたり二〇シリングという高額の補助金を必要ならしめたのであつた。が同時に、一〇年間にわたるこの高額の補助金の支給によつてはじめて、ビー・オーは東洋航路に確固たる基礎を築きあげることができたのである。郵便補助金なくしては、第四表にみるような東洋各地への定期航路網の拡大は、このような事情を考慮する

時、とうてい不可能であつたことは明らかである。こういった役割を果たした補助金がピー・オー一社に与えられつづけたという事実は、たとえ船主公募入札制であつたとはいへ、客観的には、同社の航路独占を助長しつつ、同社を大いに保護・育成するものであつた、といつて差支えないであらう。

以上、キューナード・ライン、ロイヤル・メイル、ビー・オーにたいして郵便補助金が果たした役割を検討することによつて、われわれはその保護的性格を検出できたと思う。すなわち、郵便補助金が、帆船との運航差額を補助するものとして、蒸汽船と帆船との競争を可能ならしめ、同時に郵船会社の赤字補填・利潤補給の手段となつたことは、いまや明らかである。しかも、それが一つの航路においては一社の独占的経営を助長した点において、郵便補助金政策はいわば一航路一社主義ともいふべき原則に立つた定期蒸汽船資本の保護・育成の政策だつたといふことができる。とすれば、この初期の郵便補助金についてみるかぎり、この補助金をもつて郵便運送のコストを支弁するものだという補助金コスト説の立場はきわめて弱くならざるをえない。むしろ、この段階において、郵便運送のコストを語ることも自体が、実はナンセンスなのである。なぜなら、あらたに郵便運送航路を開設しようとする蒸汽船会社にとつて、何をもつて郵便運送のコストとすればよいのか、がそもそも不明確であつた。明確だつたのは、蒸汽船でもつて遠洋定期航路に進出すれば、かならず赤字がでるという事実である。各社で郵便補助金に期待したのは、補助金でもつてその赤字を補填するということであつた。各社が補助金額の要求にあたつて考慮したのは、一つにはその航路の維持に必要と思われる予想費用と貨客からえられる予想収入との差であつたらうし、もう一つには政府がその支出に同意すると思われる金額、つまり政府の支出能力であつたらう。そして、政府が考慮したのは、船主の「運送費用」cost of serviceではなく、政府にとつての蒸汽船航路を育成することの価値、つまりその「運送価

「value of service」であつたろう。<sup>17)</sup>このような両者の思惑によつて補助金額が決定され、赤字補填・利潤補給の役割を果たしたということ、この補助金が一航路一社主義で支出され、航路独占にもとづく郵船会社の発展を助長したという事実は、郵便補助金がまぎれもない補助金であることを示している。そして時には、ミーカーのように、「かくされた贈与」でさえあつた、といつても決して誤りではないであらう。<sup>18)</sup>

それでは、政府がこれら郵船会社に、なぜこのような手厚い保護をあたえたのであらうか。いったい、政府にとつて、補助金の対象となつた郵便運送の「運送価値」value of service とはなんであつたか。当然、このような問題が提起されるであらう。次節では、この問題をあきらかにしたい。

(1) 拙稿「イギリス定期船業の成立」第三節参照。

(2) Saugstad, *op. cit.*, p. 222.

(3) Thornton, *op. cit.*, p. 31 の表を若干修正して作製。

(4) 「ブリタニア」の重量積載能力は八六五トンであつたが、六四〇トンの石炭の積載を必要としたため、貨物積載能力はわず一二五トンにすぎなかつた (Thornton, *op. cit.*, p. 30)。

(5) ソートンによれば、最初のキューナードの建造費はトンあたり四五ポンドであつたのに対して、アメリカ帆船は一五ポンドであつた。しかし、蒸汽船一隻は帆船二隻に匹敵する航海を行いうるため、蒸汽船の資本費用は、その仕事量からみて、帆船の五〇%高となる、とソートンは計算している (Thornton, *op. cit.*, p. 30)。

(6) Thornton, *op. cit.*, pp. 30-31.

(7) Cf. W. S. Lindsay, *History of Merchant Shipping and Ancient Commerce*, Vol. IV, 1876, pp. 182-183; E. C. Smith, *A Short History of Naval and Marine Engineering*, 1937, p. 47.

(8) Saugstad, *op. cit.*, pp. 233-237; Meeker, *op. cit.*, pp. 5-17; Lindsay, *op. cit.*, pp. 180-184 より作製。ここに示された年は、契約が発効した年である。なお、契約の更改が行われた後で、事情の変化により、補助金額その他に若干の修正が行わ



れている場合があるが、重要でない場合は省略してある。以上の点は第三表、第四表についても同様である。

(6) Lindsay, *op. cit.*, p. 295.

(10) リンゼイによれば、同社は四三年には九四、二一〇ポンド、四四年には一四七、七四九ポンドの剰余を上げており、また四四年下半期には一株につき三〇シリング、四六年一〇月には三五シリング、四八年四月には二ポンドの配当をなしている (Lindsay, *op. cit.*, pp. 297-298)。

(11) Saugstad, *op. cit.*, pp. 245-248; Meeker, *op. cit.*, pp. 24-26 より複製。

(12) B. Cable, *A Hundred Year History of the P. & O.*, 1937, pp. 23, 30-36.

(13) Saugstad, *op. cit.*, pp. 219-226; Meeker, *op. cit.*, pp. 27-38; Lindsay, *op. cit.*, pp. 376-415, より複製。

(14) この点についてよりくわしくは「中川敏一郎『P. & O. 汽船会社の成立』」(『資本主義の成立と発展——土屋喬雄教授還暦記念論文集——』所収) 二九〇—二九二ページを参照されたい。なお、石炭需要の増大のために、漸次石炭価格が上昇していったことも忘れてはならぬ (Cf. M. Murray, *Union-Castle Chronicle, 1853-1953*, 1953, pp. 2-3)。

(15) Cable, *op. cit.*, p. 263.

(16) 拙稿「海運業における交通革命」(交通学研究 一九五八年研究年報、所収) 二六六ページ参照。なお、ビー・オーの運賃が大西洋航路のそれよりも高いのは、このためだとされている (Cable, *op. cit.*, p. 115)。

(17) Meeker, *op. cit.*, p. 19.

(18) ただし、ミーカーは、キャナード・ラインやロイヤル・メイルと「ビー・オーとを区別し」、「かくされた贈与」 concealed bounties というのは、とくに前者についてである。そして、ミーカーはまた、両社にたいする補助金をもって「私企業による政府の搾取」だともよんでいる。彼が両社とビー・オーとを区別するのは、一つは、前者が政府との私的折衝によって郵便運送契約を結んだのに対し、ビー・オーは公募入札制によって契約した点である。そして、もう一つは、ビー・オーが、それまでの東インド会社の郵便運送に比べて、より少ない費用ではるかにすぐれた運送サービスを行ったのに対して、前者のばあいはそのような著しい改善はなく、とくにロイヤル・メイルのばあいは、その運航が不規則で、またたびたび船舶の事故をひきおこし、大いに不評を蒙ったことにもとづいている (Meeker, *op. cit.*, pp. 20, 30-31)。